Early Journal Content on JSTOR, Free to Anyone in the World

This article is one of nearly 500,000 scholarly works digitized and made freely available to everyone in the world by JSTOR.

Known as the Early Journal Content, this set of works include research articles, news, letters, and other writings published in more than 200 of the oldest leading academic journals. The works date from the mid-seventeenth to the early twentieth centuries.

We encourage people to read and share the Early Journal Content openly and to tell others that this resource exists. People may post this content online or redistribute in any way for non-commercial purposes.

Read more about Early Journal Content at http://about.jstor.org/participate-jstor/individuals/early-journal-content.

JSTOR is a digital library of academic journals, books, and primary source objects. JSTOR helps people discover, use, and build upon a wide range of content through a powerful research and teaching platform, and preserves this content for future generations. JSTOR is part of ITHAKA, a not-for-profit organization that also includes Ithaka S+R and Portico. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Zu bedauern ist, daß der Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen vor kurzem erst, seit dem 1. Dec. 1856, ein Reglement für den Güterverkehr ins Leben hat treten lassen, welches allerdings noch ganz im einseitigen Interesse der Eisenbahnverwaltungen gehalten ist und es der Handelswelt ungemein erschwert, in Fällen von Verlusten oder Beschädigungen der Frachtgüter mit einigem Erfolge gegen die Eisenbahnen zu operiren und billige und gerechte Ersatzansprüche geltend zu machen. Indessen sind nach §. 17 des gedachten Reglements, Abänderungen nicht ausgeschlossen und es verlohnte sich der Mühe, wenn die Handelswelt sich vereinigen wollte, mit einer gemeinsamen Beschwerde bei dem Vereine wegen Abstellung des großen Mißstandes einzukommen und um Bestimmungen zu bitten, welche den Interessen der Handelswelt einige Rechnung tragen*).

XIV.

Ueber die vertragsmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen.

Von

Herrn Dr. Goldschmidt.

Von der Redaktion dieses Archivs ersucht, meine Ansicht über das in dem vorstehenden Aufsatz des Hrn. Finanzprokurator Beschorner besprochene wichtige Thema zu äußern, erlaube ich mir nur folgende kurze Bemerkungen, deren nähere Ausführung einer anderen Gelegenheit vorbehaltend:

Die Klagen über unbillige Benachtheiligung des Publikums durch die beschränkenden Bestimmungen der Eisenbahntransport-

*) In Bezug auf die oben Seite 400 angegebene Bemerkung, daß die Eisenbahndirektion nicht wegen Verspätung des Zugs haftet, erinnern wir daran, daß neuerlich (am 25. Nov. 1858. s. Le Droit 1858. nro. 290) das Handelsgericht von Paris eine Eisenbahndirektion zu 9000 Francs Schadenersatz verurtheilte, weil dem Vertrage zuwider, die Milch, welche auf der Eisenbahn täglich transportirt werden sollte, zu spät abgeliefert wurde.

reglements sind allgemein. Ein großer Theil der Preußischen Handelskammern insbesondere hat im verflossenen Jahre den Preußischen Handelsminister um Abstellung der Hauptbeschwerdepunkte ersucht. So die Handelskammern für Aachen und Burtscheid, für Elberfeld und Barmen, für Breslau, für Essen, Werden, Kettwig u. a. m. Die Rheinischen Handelsgerichte verneinen, nach dem Vorgang der Französischen Praxis, consequent die Gültigkeit solcher Clauseln. Bei der Berathung des Deutschen Handelsgesetzentwurfs in Nürnberg ist ein lebhafter Kampf zwischen den Anhängern des bestehenden Rechts geführt worden, welche die bisherige Freiheit der Eisenbahnverwaltungen bei Normirung der Transportbedingungen aufrecht erhalten wollten, und der zahlreicheren Partei, welche jede Ausschließung oder Beschränkung der Haftung für nichtig erklären wollte. Während die erste geltend machte, es sei Sache der Regierungen, bei der Concessionirung und Statutengenehmigung die nothwendigen Vorkehrungen zur Sicherung des Publikums zu treffen, daß ein Eingriff in die Vertragsfreiheit um so bedenklicher erscheine, weil die Eisenbahnverwaltungen sich bei unbedingter Haftbarkeit veranlaßt sehen würden, allgemein höhere Frachtsätze aufzustellen — suchte die Majorität auszuführen, daß die Eisenbahnen ein factisches Monopol für den Gütertransport besäßen, indem erfahrungsmäßig neben ihnen die Concurrenz anderer Frachtunternehmungen nicht bestehen könne; daß Stipulationen der Art den Verkehr in der bedenklichsten Weise beeinträchtigten; daß es ferner gegen die guten Sitten verstieße, wenn gerade die Inhaber solchen Monopols sich eine geringere Haftbarkeit ausbedängen als andere Frachtführer. Die üblichen Assekuranzen, vermöge deren mittelst eines Prämienzuschlags zur Fracht die volle Gefahr übernommen würde, gewährten nicht die nöthige Sicherheit, weil man wegen des Ineinandergreifens der verschiedenen Eisenbahnen nicht im Stande wäre, die Waaren von jedem Ort bis an jeden andern Ort zu versichern, auch die Kürze des Aufenthalts und andere Umstände der Versicherung an den Zwischenorten vielfach entgegenständen (Protokolle der Commission zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs. S. 827—830. 1230—1232).

Aus diesen Erwägungen der Majorität ist der Art. 376 des zweiten Entwurfs hervorgegangen:

„Verträge, durch welche die vorstehenden gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadenersatze (Art. 371 bis 375) [1]) beschränkt oder aufgehoben werden sollen, haben keine rechtliche Wirkung. Diese Bestimmung findet jedoch auf gewöhnliche Fuhrleute, auf gewöhnliche Schiffer und auf die Postanstalten keine Anwendung".

Daß indessen nach bestehendem Recht alle Beschränkungen der Ersatzpflicht bis auf die Haftung für dolus und culpa lata durchaus zulässig sind, unterliegt keinem gegründeten Zweifel, mag man die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen aus dem Gütertransport nach den strengeren Grundsätzen des receptum, oder, was gemeinrechtlich allein zulässig ist, lediglich nach den Grundsätzen der locatio conductio operis beurtheilen.

Geht man von den Grundsätzen des receptum aus, so muß die Eisenbahnverwaltung, welche die Ladung nicht oder nicht unbeschädigt abliefert, den Beweis der vis major führen; sie haftet insbesondere für alles Verschulden ihres Dienstpersonals,

---

1) Die in Bezug genommenen Art. 371—375 des Entwurfs lauten:

Art. 371. Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major), oder durch inneren Verderb, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Art. 372. Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Art. 373. Handelt von Conventionalstrafen für verspätete Lieferung.

Art. 374. Der Frachtführer haftet für seine Leute, für die Zwischenfrachtführer, und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm unternommenen Transports bedient.

Art. 375. Ein Zwischenfrachtführer übernimmt durch Annahme der Waare nebst Frachtbrief eine selbstständige Verbindlichkeit, die Waare dem Frachtbrief gemäß an den Empfänger abzuliefern.

mag sie bei dessen Auswahl auch alle nöthige Vorsicht beobachtet haben[2]).

Dagegen nach den Principien der locatio conductio operis steht die Verwaltung nur für eigene Verschuldung ein. Die Beweislast trifft sie freilich in diesem Falle nicht minder, allein der Umfang ihrer Verpflichtung ist ein geringerer. Trägt, wie in der Regel, ihr Dienstpersonal an der Beschädigung die Schuld, so wird sie schon durch den Beweis frei, bei der Annahme desselben die gehörige Vorsicht beobachtet zu haben[3]).

Die Haftung für den eigenmächtig erwählten Substituten ist in beiden Fällen die gleiche — doch wird dieser Fall im Eisenbahnverkehr kaum vorkommen, höchstens bei mehreren in derselben Richtung gehenden Bahnen.

Niemals jedoch — von den besonderen Verbandverhältnissen abgesehen — steht die Verwaltung, welche den Transport übernommen hat, für Verschuldung der Anschlußbahnen ein. Diese erscheinen als Zwischenfrachtführer, welche der Absender von vornherein ausdrücklich oder stillschweigend vorgeschrieben hat, weil er wußte, oder wissen mußte, daß jede Eisenbahnverwaltung den Transport nur bis zu einem gewissen Punkte selbst ausführt, darüber hinaus höchstens spedirt. Nur da etwa, wo die erste Bahnverwaltung die Wahl zwischen mehreren nach demselben Ziele führenden Anschlußbahnen hat, und sie hat die längere, unsichere, kostspieligere Bahn gewählt, mag sie deßwegen in Anspruch genommen werden. Die deutsche Praxis schwankt, die Würtembergischen Gerichte insbesondere halten an der strengeren Haftung fest. Die Braunschweigischen und Sächsischen befolgen die gemeinrechtlichen Grundsätze[4]). So weit nun die Haftung sich nach bestehendem Recht erstreckt, kann sie auch gültig ausgeschlossen oder beschränkt, insbesondere die Höhe des Schadensersatzes auf einen gewissen Betrag fixirt werden. Die Regeln über den Scha-

---

2) l. 1. §. 8. l. 3. §. 1. l. 7 pr. §. 4. D. nautae (4, 9). l. un. §. 5. 6. D. furti adv. nautas (47, 5).

3) Dies ist die allgemeine Regel. l. 25. §. 7. D. locat. (19, 2) steht nicht entgegen. Hasse. Die Culpa cap. XII.

4) Seuffert's Archiv. VII. Nr. 172. 355. 224.

denserſatz auch im Gebiet des Frachtverkehrs gehören durchaus nicht dem öffentlichen Recht an; auch hier darf das geſetzliche Maaß der Haftung durch Abreden der Betheiligten beliebig geändert werden. Iſt dies doch ſogar bei dem ſtrengen receptum ausdrücklich anerkannt[5]).

Damit ſtimmt auch durchaus die Deutſche Praxis überein, welche dergleichen Ausſchließungen oder Beſchränkungen nur inſoweit verwirft, als die Verwaltung dolose oder aus grober Fahrläſſigkeit ihren contractlichen Verpflichtungen nachzukommen unterlaſſen hat[6]). Dabei ergeben ſich freilich im Einzelnen mancherlei wichtige und ſchwierige Unterſuchungen, ſowohl über die Tragweite der verſchiedenen Clauſeln der Transportreglements, wie über die Vertheilung der Beweislaſt im Haftungsfalle.

XV.

Die Rechtſprechung in England und Nordamerika über die Haftungspflicht der Eiſenbahnverwaltungen wegen des durch Anlegung oder durch Betrieb der Bahn an benachbarten Grundſtücken, oder Perſonen oder Waaren zugefügten Schadens, mit Rückſicht auf deutſche Rechtſprechung.

Von

Mittermaier.

Es kann keinem aufmerkſamen Beobachter entgehen, daß die rechtswiſſenſchaftlichen Leiſtungen und die Rechtſprechung in Deutſchland in den Lehren, welche auf Rechtsverhältniſſe ſich beziehen,

---

5) l. 23. D. de R. J. (50, 17). l. 1. §. 10. D. depositi (16, 3). l. 60. §. 6. D. locati (19, 2). l. 7 pr. D. nautae (4, 9).

6) l. 23. D. de R. J. (50, 17). l. 1. §. 7. 10. D. depositi (16, 3). l. 27. §. 3. D. de pactis (2, 14). l. 17 pr. D. commodat. (13, 6). Berliner Caſſations- und Reviſionshof 10. März 1845. (Seuffert's Archiv II. 180 u. IV. 18). O.-A.-G. zu Lübeck. 30. April. 1853. (Seuffert VII. 310). 29/5. 1856. (Seuffert XI. 86). O.-A.-G. zu Darmſtadt vom 14. Mai 1855. (Seuffert X. 199). Beſſel und Kühlwetter. Das Preußiſche Eiſenbahnrecht. II. S. 211 ff.